CAMERA DEI DEPUTATI N. 3388

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MAZZOCCHI, MARTINI

Istituzione dell'Agenzia nazionale per le indagini tecniche sugli incidenti aeronautici (ANITIA)

Presentata l'8 marzo 1997

ONOREVOLI COLLEGHI ! — In tempi diversi il Parlamento si è occupato del problema della sicurezza dei voli e della riorganizzazione del servizio del trasporto aereo in Italia. Solo in questi ultimi anni sono state presentate ben cinque proposte di legge in merito, ultima delle quali – la più articolata nella visione generale del problema – l'A.C. n. 242 del 1996 ed un disegno di legge governativo, il n. 1780 del 25 novembre 1996.

Tutto ciò in attesa che la convinzione generale sull'inadeguatezza delle esistenti strutture ministeriali e dei vari organismi ora addetti induca il Parlamento ad affrontare e risolvere, con un'unica organica legge, il problema della sicurezza dell'aviazione civile e della riorganizzazione generale dei servizi e del trasporto aereo.

Nel frattempo il nostro Paese, a far data dal 21 novembre 1996, è venuto a trovarsi nella condizione di inadempienza nei confronti della direttiva 54/96/CE del Consiglio del 21 novembre 1994, che detta i princìpi cogenti in materia di incidenti e di eventi di pericolo nel settore dell'aviazione civile, direttiva rivolta a tutti gli Stati membri che ancora si trovassero nelle condizioni di non avere attivato – alla data del 21 novembre 1994 – un apposito organismo permanente ed indipendente per l'investigazione di tali avvenimenti al fine di prevenirli.

Ed anche se tale direttiva detta esclusivamente « princìpi fondamentali » con riguardo alle indagini sugli incidenti ed eventi di pericolo nell'aviazione civile (con il che viene lasciata una certa libertà agli Stati membri in sede di attuazione interna), vi è da rilevare che tali princìpi hanno comunque forza ben più vincolante degli « *Standards* » e « Procedure Raccomanda-

te » di cui all'annesso allegato 13 della Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944, relativa all'aviazione civile di cui l'Italia è firmataria ed i cui princìpi generali sono stati recepiti nell'ordinamento interno con decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461.

Pertanto, la presente proposta predilige la scelta di opportunità e di urgenza circa l'istituzione di questa Agenzia specializzata, che deve essere autonoma sul piano funzionale nei confronti delle autorità aeronautiche nazionali competenti per la navigabilità, l'omologazione, le operazioni di volo, la manutenzione, il rilascio delle licenze, il controllo del traffico aereo e la gestione degli aeroporti e, in generale, da qualsiasi altro comparto le cui mansioni ed interessi possano generare conflitto con i compiti assegnati e, contemporaneamente, realizza quell'esigenza di mettere anche il nostro Paese alla pari degli altri Stati membri della Unione europea che già si sono dati organismi e norme nel rispetto del dettato del Consiglio.

Si rende quindi indispensabile provvedere – con urgenza – ad emanare una legge ben definita, istitutiva di un'Agenzia nazionale indipendente preposta esclusivamente alle indagini tecniche sui sinistri o mancati sinistri aeronautici dell'aviazione civile da trasporto, al fine di evitare che tali eventi possano ripetersi.

Tra l'altro, la vetustà o l'inadeguatezza di norme nazionali per regolamentare l'avvio e lo svolgimento di tale delicatissimo compito ha già dato ripetutamente adito nel passato a conflitti di attribuzioni e di competenze tra la magistratura ordinaria e le commissioni tecnico-formali nominate dal Ministero dei trasporti e della navigazione a norma dell'articolo 827 del codice della navigazione aerea che, in difetto di regolamento d'attuazione, ha reso difficoltoso – e talvolta impossibile – l'accertamento delle cause tecniche all'origine dell'evento e quindi della loro tempestiva correzione.

In ultima analisi, le eventuali responsabilità penali si possono attribuire solo dopo aver accertato le cause dell'evento, secondo il principio del determinismo causa-effetto.

Di qui, senza nulla togliere all'autorità giudiziaria inquirente, la necessità di attribuire agli investigatori dell'Agenzia il diritto di intervento immediato, con la più ampia facoltà di azione.

Dato che obiettivo finale di una tale Agenzia deve essere, come universalmente riconosciuto, quello di contribuire alla prevenzione di incidenti e di eventi di pericolo nell'aviazione civile, tramite la conduzione di indagini volte ad accertare la causa o le cause e ad identificare le possibili condizioni di rischio insite nel sistema-aviazione onde raccomandarne a chi di dovere la rimozione, si ritiene di poter individuare appunto nell'istituzione di una Agenzia permanente ed indipendente la soluzione delle lacune esistenti nell'ordinamento nazionale.

Queste ed altre considerazioni portano quindi alla proposta di istituire, con carattere di urgenza, un ente, denominato Agenzia nazionale per le indagini tecniche sugli incidenti aeronautici (ANITIA), in conformità ai principi della direttiva 94/56/CE, del Consiglio, del 21 novembre 1994, che costituisce il culmine di un ampio processo europeo diretto a regolamentare, in maniera organica, la conduzione di inchieste tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo dell'aviazione civile.

La proposta dell'istituzione di ANITIA deve pertanto essere programmata e realizzata quale ente agile, flessibile, indipendente ed investito dei poteri, delle competenze tecniche e dell'organizzazione necessaria sia ad effettuare studi, ricerche ed analisi in materia di prevenzione degli incidenti aeronautici dell'aviazione civile che a consentire di svolgere tutti quei tempestivi accertamenti – di esclusivo carattere tecnico – essenziali ad individuare le cause che hanno condotto all'incidente o all'evento di pericolo.

Tale infatti deve essere la finalità della costituenda Agenzia, la quale conclude la sua azione di intervento e di analisi con l'obbligo di emanare tempestivamente indicazioni e raccomandazioni per le azioni correttive e preventive necessarie alla si-

curezza del volo rivolte alle istituzioni, enti, autorità, costruttori, esercenti o singole persone responsabili dei vari settori produttivi ed operativi del trasporto aereo. Tali raccomandazioni dovranno essere valutate ed attuate da persone, enti ed istituzioni alle quali esse siano rivolte.

Ne consegue dunque che – in nessun caso – gli accertamenti degli investigatori di ANITIA sono finalizzati all'accertamento di colpe o responsabilità dei sinistri, compito questo esclusivo dell'autorità giudiziaria inquirente, che peraltro potrà avvalersi dei risultati dell'investigazione tecnica eseguita dai membri dell'Agenzia ai fini di giustizia.

Si richiama infine l'attenzione sulla possibilità che l'ANITIA possa rappresentare il primo nucleo di una futura Agenzia nazionale più allargata, di tipo modulare, destinata ad investigare con sue sezioni specializzate su ciascun sinistro, incidente o evento di pericolo che possa verificarsi in altre tipologie di trasporto, quali quelle delle ferrovie, della navigazione marittima e lacuale, delle teleferiche, dei collegamenti stradali di linea, eccetera, a somiglianza di quanto avviene negli Stati Uniti con l'ente federale denominato *National transportation safety board* (NTSB).

Si fa infine notare che, per quanto attiene a quanto proposto alla lettera *c)* del comma 1 dell'articolo 4 della presente proposta di legge, analoga esigua tassa è già stata adottata da un altro Paese comunitario (Danimarca), per far fronte alle medesime esigenze di finanziamento a regime delle investigazioni del costituendo ente.

La presente proposta di legge, composta da 34 articoli, e suddivisa in cinque capi, è stata sviluppata in modo che possa essere integralmente inserita in una eventuale nuova legge organica che il Parlamento voglia dare al Paese per la necessaria riorganizzazione dell'intero sistema del servizio del trasporto aereo nazionale, in ogni sua ramificazione.

PROPOSTA DI LEGGE

—

CAPO I

ART. 1.

(Istituzione dell'ANITIA).

1. È istituita, alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio dei ministri, l'Agenzia nazionale per le indagini tecniche sugli incidenti aeronautici (ANITIA), di seguito denominata « Agenzia », quale ente indipendente, con finalità di investigazione, studio, ricerca, analisi e consulenza per la conduzione di inchieste, esclusivamente tecniche, volte all'individuazione delle cause che abbiano determinato incidenti o gravi eventi di pericolo nell'aviazione civile da trasporto, remunerata o meno, e per la prevenzione di tali eventi. Per gli incidenti dell'aviazione generale, quali scuole di volo, lavoro aereo, turismo, volo a vela, e simili, la conduzione delle inchieste rimane assegnata al Registro aeronautico italiano (RAI) e alla direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e della navigazione, a seconda delle rispettive competenze.

ART. 2.

(Sede e ordinamento).

1. L'Agenzia ha sede in Roma, ha personalità giuridica propria ed autonomia patrimoniale, amministrativa, contabile e finanziaria, nei limiti della presente legge.

ART. 3.

(Fonti di finanziamento).

1. Il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro del tesoro, assegna all'Agenzia un fondo di dotazione iniziale per far fronte alle spese di impianto e di funzionamento durante i primi due anni di attività.

2. Il fondo di dotazione di cui al comma 1 può essere limitato al solo primo anno di attività qualora le entrate previste dall'articolo 4 risultino sufficienti ad assicurare il regolare funzionamento della costituenda Agenzia.

ART. 4.

(Entrate finanziarie ordinarie).

1. Le entrate ordinarie sono costituite da:

a) l'importo dei proventi derivanti da consulenze tecniche d'ufficio rese in favore di terzi sui problemi della sicurezza dei voli;

b) una quota percentuale pari all'uno per cento degli importi lordi delle tasse di sorvolo dello spazio aereo nazionale e di quelle di decollo ed atterraggio da e per gli aeroporti nazionali dovute dagli aeromobili adibiti al trasporto pubblico;

c) una quota fissa di lire mille su ogni biglietto emesso per tutti i voli a pagamento in partenza dal territorio nazionale.

ART. 5.

(Bilancio).

1. Il bilancio dell'Agenzia è sottoposto al controllo amministrativo e contabile della Corte dei conti.

CAPO II

DELL'ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE

ART. 6.

(Organizzazione del personale).

1. L'Agenzia è retta da un consiglio direttivo composto da un presidente e da sei membri nominati dal Consiglio dei ministri.

2. I componenti devono essere espressamente scelti tra persone con comprovate e specifiche competenze in materia di aviazione civile, e particolarmente in quello investigativo sulle indagini di incidenti aeronautici del trasporto aereo ed in quello della opera di prevenzione dei sinistri aeronautici, in particolar modo sotto il profilo psicologico ed ergonomico, oltre che strettamente tecnico.

3. Il Presiedente può essere un magistrato con esperienza aeronautica, anche dilettantistica, oppure con valide e ripetute esperienze in procedimenti giudiziari svolti per accertamenti relativi a sinistri aeronautici.

4. Alle nomine di cui al comma 1 si applicano le disposizioni della legge 24 gennaio 1978, n. 14.

ART. 7.

(Compiti del consiglio direttivo).

1. Il consiglio direttivo è incaricato, oltreché del governo dell'Agenzia, di redigere, su proposta dell'investigatore incaricato o del presidente della commissione inquirente il testo finale delle risultanze dell'inchiesta condotta dal solo investigatore incaricato nei casi più semplici o da una commissione d'inchiesta, composta dagli investigatori dell'Agenzia, nei casi più gravi e complessi.

2. È altresì compito del consiglio direttivo quello di approvare prima della loro pubblicazione le conclusioni sulla causa o le cause dell'evento, di indicarne la causa o le cause e di formulare le relative raccomandazioni per prevenirne la ripetizione.

ART. 8.

(Durata in carica del consiglio direttivo).

1. Il Presidente ed i membri del consiglio direttivo dell'Agenzia restano in carica per quattro anni dalla rispettiva nomina ed il loro mandato può essere rinnovato una sola volta ed ha comunque termine al raggiungimento dell'età prevista dalle di-

sposizioni vigenti per la messa in quiescenza dei magistrati della Corte di cassazione.

2. La nomina può essere revocata per gravi motivi con deliberazione del Consiglio dei ministri in carica.

ART. 9.

(Emolumenti del consiglio direttivo).

1. Gli emolumenti dei membri del consiglio direttivo sono determinati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro del tesoro.

2. Gli emolumenti di cui al comma 1 non possono essere di importo superiore a quelli previsti per i dirigenti generali dello Stato di livello B.

ART. 10.

(Trattamento economico del personale).

1. Il trattamento economico del personale dipendente viene determinato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali, sentito il Ministro del tesoro.

ART. 11.

(Dell'organico del personale).

1. L'organico del personale, non superiore alle cinquanta persone, viene proposto dal consiglio direttivo dell'Agenzia entro un mese dalla sua nomina ed approvato entro trenta giorni improrogabili dal Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali. Scaduto tale termine, le assunzioni si ritengono confermate.

ART. 12.

(Contratti di collaborazione esterna).

1. Esclusivamente per l'espletamento di particolari ed imprevedibili compiti inve-

stigativi, l'Agenzia può avvalersi, nei limiti delle disponibilità del proprio bilancio annuale, di consulenti esterni con contratti di collaborazione a termine, con compensi da liquidare secondo le normali tariffe per le consulenze specialistiche.

2. La durata delle consulenze di cui al comma 1 viene determinata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del presidente del consiglio direttivo dell'Agenzia.

3. Ove ricorrano motivi di necessità ed urgenza per l'espletamento di indagini ed investigazioni particolari su un sinistro aeronautico, il consiglio direttivo dell'Agenzia nella persona del suo presidente o di un membro delegato, può procedere alla nomina dei consulenti esterni occorrenti anche prima della regolarizzazione formale del decreto di nomina, provvedendo comunque alla immediata richiesta di convalida del provvedimento.

4. L'Agenzia può avvalersi dell'opera di laboratori di analisi e di ricerca, nazionali o stranieri, per le esigenze di indagini non effettuabili all'interno della propria organizzazione.

5. Al fine di cui al comma 4, il consiglio direttivo dell'Agenzia può stabilire appositi contratti permanenti od occasionali con laboratori ed enti specializzati, università, industrie, centri di ricerca ed analisi, dandone comunicazione al Presidente del Consiglio dei ministri, con la richiesta del decreto di convalida del provvedimento.

CAPO III

DELLE COMPETENZE E DEI COMPITI

ART. 13.

(Competenze dell'Agenzia).

1. Sono trasferite all'Agenzia tutte le competenze e le attribuzioni previste dalla legge in materia di conduzione delle inchieste e delle investigazioni tecniche di sicurezza sugli incidenti e sugli eventi di pericolo dell'aviazione civile da trasporto

che possano accadere ad aeromobili italiani e stranieri sul territorio nazionale o nelle acque internazionali sottostanti lo spazio aereo affidato dai piani regionali della Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (OACI) al servizio del controllo del traffico aereo nazionale.

ART. 14.

(Compiti dell'Agenzia).

1. I compiti affidati all'Agenzia sono:

a) intervenire ed attivare il più tempestivamente possibile la conduzione di indagini, accertamenti, analisi e verifiche sulle cause di incidenti, mancati incidenti e di ogni altro evento di pericolo nel campo del trasporto aereo, come previsto dal codice della navigazione, parte seconda, libro primo, titolo VIII, e dalla direttiva 94/56/CE, del Consiglio, del 21 novembre 1994, miranti a predisporre le normative tecniche ed operative necessarie ad evitare il ripetersi di eventi pregiudizievoli per la sicurezza del trasporto e della navigazione aerea;

b) rappresentare lo Stato italiano nelle inchieste derivanti dagli eventi di cui alla lettera *a)*, nei casi di coinvolgimento di aeromobile italiano nello spazio aereo o sul territorio di uno Stato membro dell'OACI, quando tale Stato si sia già assunto l'incarico dell'indagine internazionale. In caso di mancato intervento investigativo da parte degli organi preposti dello Stato in cui sia avvenuto un evento a carico di un aeromobile italiano, l'inchiesta relativa è attivata e condotta dagli investigatori della stessa Agenzia;

c) pubblicare e diffondere le relazioni finali tecniche sulle inchieste condotte e le relative raccomandazioni di sicurezza;

d) elaborare e diffondere notizie statistiche e studi sui metodi di prevenzione relativi alla sicurezza aerea;

e) redigere relazioni annuali sulle attività svolte fornendo inoltre a coloro che, svolgendo un'attività di volo ne abbiano

interesse, informazioni ed elementi utili alla prevenzione dei sinistri aeronautici; a tal fine, anche prima della conclusione delle inchieste tecniche, può, ove ne ravvisi l'urgenza e la necessità, informare il Registro aeronautico italiano (RAI) e altri enti esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge o istituiti successivamente, con lo scopo di permettere l'adozione di provvedimenti correttivi (tecnico-operativi) urgenti ai fini della sicurezza del trasporto aereo e della navigazione aerea in generale;

f) mantenere rapporti di collaborazione con le omologhe organizzazioni ed amministrazioni estere in materia di indagini sugli incidenti e mancati incidenti di volo e sulla loro relativa prevenzione;

g) trasmettere a tutte le organizzazioni ed autorità italiane o straniere interessate i risultati delle inchieste effettuate sui sinistri aeronautici, sui mancati incidenti di volo e sulle situazioni di pericolo per le quali sia stata condotta un'inchiesta tecnica.

ART. 15.

(Rapporti con l'autorità giudiziaria).

1. Per ottenere il massimo risultato dall'indagine tecnica e contemporaneamente salvaguardare gli interessi di giustizia, il magistrato competente e l'investigatore incaricato, o il presidente della commissione d'inchiesta, devono operare di concerto.

2. Al fine di cui al comma 1, nel caso di sinistro aeronautico che abbia causato direttamente o indirettamente vittime umane, l'Agenzia deve comunicare tempestivamente al magistrato inquirente l'invio sul luogo dell'evento dell'investigatore incaricato di presiedere l'inchiesta e di dirigere le operazioni investigative sul campo, cui fa immediatamente seguito, se necessario, l'intervento della squadra di investigatori che costituisce la commissione inquirente, necessaria nei casi più gravi e complessi, per accertare le cause dell'evento.

3. All'investigatore incaricato ed a tutti gli altri componenti della commissione d'inchiesta, debitamente identificati con documenti e distintivi di riconoscimento rilasciati dall'Agenzia, è prontamente garantito, da parte della magistratura competente, l'incondizionato libero accesso sul luogo del sinistro e la completa disponibilità del relitto, delle parti di esso e delle registrazioni effettuate su apparati di bordo e di terra, indispensabili per l'avvio delle indagini tecniche, da effettuare, qualora eventualmente ritenuto necessario, sotto la sorveglianza testimoniale degli ufficiali di polizia giudiziaria; questi ultimi si devono limitare a prendere nota delle evidenze raccolte dagli investigatori dell'Agenzia, evidenze che possono essere utilizzabili anche a fini di giustizia.

4. Nel caso di cui al comma 3, l'esecuzione di analisi, di decodificazione e di trascrizione delle registrazioni foniche e digitali di apparati di bordo e di terra, le prove sperimentali sui reperti e qualsiasi altra azione probatoria sono sempre stabilite di concerto con il magistrato competente.

5. L'Agenzia è tenuta a trasmettere all'autorità giudiziaria, nel più breve tempo possibile, le risultanze dell'inchiesta tecnica compiuta dai suoi investigatori.

ART. 16.

(Facoltà ispettive degli investigatori dell'Agenzia).

1. Il personale investigativo dell'Agenzia ha la facoltà di accedere liberamente negli aeroporti civili o comunque aperti al traffico civile, sugli aeromobili civili, nelle officine e nei cantieri aeronautici al fine di acquisire elementi su tematiche e problematiche emerse nel corso delle inchieste relative ad incidenti o eventi di pericolo.

ART. 17.

(Ruolo degli investigatori dell'Agenzia).

1. L'Agenzia si avvale, per la conduzione delle inchieste ai sensi degli articoli

13 e 14, di un nucleo di investigatori di incidenti aeronautici qualificati, i quali, nello svolgimento dei compiti loro assegnati, assumono la qualifica di pubblico ufficiale.

2. Sino alla definizione dei criteri formativi per l'attribuzione del titolo di investigatore di incidenti aeronautici per i compiti ispettivi e di investigazione di cui ai decreti legislativi previsti dall'articolo 32, l'Agenzia è autorizzata ad avvalersi di investigatori scelti tra coloro che sono in possesso di analoghi titoli rilasciati all'estero, oppure che abbiano maturato in Italia una esperienza investigativa documentabile nel settore dell'aviazione civile.

ART. 18.

(Ammissione di rappresentanti accreditati e di osservatori).

1. Chi, in base a norme o ad accordi internazionali, sia autorizzato dall'Agenzia a seguire, in veste di rappresentante accreditato o di osservatore, un'indagine tecnica svolta dall'Agenzia, può, sotto la supervisione di un investigatore dell'Agenzia stessa:

a) avere accesso scortato al luogo dell'evento;

b) esaminare l'aeromobile, le sue parti ed il suo carico;

c) esaminare i registri, i documenti ed il materiale probatorio riguardante l'evento;

d) assistere alle prove ed alle analisi di laboratorio;

e) sottoporre osservazioni e relazioni scritte ed eventuali evidenze materiali all'attenzione dell'investigatore incaricato oppure direttamente al consiglio direttivo dell'Agenzia.

2. I rappresentanti accreditati e gli osservatori di cui al presente articolo ed i loro eventuali consulenti tecnici godono dei diritti e dei privilegi previsti dalle norme OACI in vigore in materia.

CAPO IV

MODIFICHE ED INTEGRAZIONI AL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

ART. 19.

(Modifica della rubrica del titolo VIII del libro primo della parte seconda).

1. La rubrica del titolo VIII del libro primo della parte seconda del codice della navigazione è sostituita dalla seguente: « Delle inchieste sui sinistri, sui mancati incidenti e sugli eventi di pericolo dell'aviazione civile ».

ART. 20.

(Modifica dell'articolo 826).

1. L'articolo 826 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 826 *(Notifica di incidenti, mancati incidenti ed eventi di pericolo).* — Il direttore d'aeroporto o chiunque appartenente al servizio di controllo del traffico aereo o all'ente preposto alla regolamentazione ed al controllo tecnico o amministrativo dell'aviazione civile vengano comunque a conoscenza di un sinistro o di un mancato incidente aeronautico ovvero del verificarsi di un evento grave di pericolo nell'esercizio della navigazione aerea civile o del trasporto aereo, remunerato o meno, nell'ambito dello spazio aereo affidato alla giurisdizione italiana dai piani regionali dell'Organizzazione dell'aviazione dell'associazione civile internazionale (OACI), devono darne immediata e contemporanea comunicazione all'autorità giudiziaria competente per territorio ed all'Agenzia per l'investigazione degli incidenti aeronautici.

Il personale navigante dipendente da compagnie di navigazione aerea o i piloti di aeromobili impiegati in qualsiasi forma di trasporto aereo, remunerato o meno, hanno l'obbligo di notificare con la massima tempestività possibile qualsiasi incidente aeronautico in cui siano stati comunque coinvolti.

Il personale navigante ed i controllori del traffico aereo che sottopongano volontariamente qualsiasi evento di pericolo o mancato incidente all'attenzione dell'Agenzia, usufruiscono dell'immunità da conseguenze di carattere amministrativo o disciplinare e la loro anonimità è protetta dall'Agenzia nazionale per le indagini tecniche sugli incidenti aeronautici ».

ART. 21.

(Modifica dell'articolo 827).

1. L'articolo 827 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 827 *(Inchiesta tecnica).* — L'Agenzia, da chiunque informata del verificarsi di una situazione contemplata dall'articolo 826, apre una inchiesta tecnica per accertare la causa o le cause che abbiano determinato il sinistro ovvero le situazioni di pericolo previste all'articolo 826.

Le autorità aeroportuali competenti, le Forze dell'ordine e di pronto intervento e di salvataggio ed i responsabili del servizio del controllo del traffico aereo interessato dall'evento sono tenuti alla più stretta collaborazione con gli investigatori dell'Agenzia ».

ART. 22.

(Modifica dell'articolo 828).

1. L'articolo 828 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 828 *(Testimoni ed altre persone sentite nel corso dell'inchiesta).* — Durante lo svolgimento dell'inchiesta, oltre ai testimoni che possono essere chiamati a deporre e che non possono sottrarsi a tale dovere, possono essere sentiti anche i danneggiati ed i loro aventi diritto ed in genere chiunque abbia notizie relative all'aeromobile, al suo carico, alla sua aeronavigabilità ed alla sua assistenza in volo ».

ART. 23.

(Modifica dell'articolo 829).

1. L'articolo 829 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 829 *(Relazione finale sull'inchiesta).* — Al termine dell'inchiesta tecnica di cui all'articolo 827, il consiglio direttivo dell'Agenzia nazionale per le indagini tecniche sugli incidenti aeronautici, su proposta dell'Investigatore incaricato o del Presidente della Commissione inquirente, deve redigere una relazione finale comprensiva delle raccomandazioni di sicurezza e trasmetterle alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti e della navigazione, alle autorità aeroportuali interessate ed a quelle amministrazioni dello Stato o a tutte le organizzazioni che siano direttamente o anche indirettamente collegate con l'evento o con aspetti relativi ad esso ».

ART. 24.

(Modifica dell'articolo 830).

1. Il primo comma dell'articolo 830 del codice di navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 830 *(Sinistri aeronautici in mare).* — Se il sinistro è avvenuto in mare, l'autorità che ne ha notizia informa oltreché l'autorità marittima ed aeroportuale più vicina, anche ed immediatamente l'Agenzia di cui all'articolo 826 ».

ART. 25.

(Modifica dell'articolo 831).

1. L'articolo 831 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 831 *(Scomparsa di aeromobili).* — Se non si hanno notizie di un aeromobile nei tempi previsti dalle procedure internazionali del servizio del traffico aereo e sussitano ragionevoli motivi per ritenerlo definitivamente perduto, l'ente del traffico aereo competente o chiunque venga in possesso di tale informazione è tenuto a comunicarla per le vie più brevi all'Agen-

zia, che provvede ad aprire una inchiesta tecnica anche in assenza del relitto ».

ART. 26.

(Modifica dell'articolo 832).

1. L'articolo 832 del codice di navigazione è sostituito come segue:

« ART. 832 *(Incidente ad aeromobile straniero).* — L'Agenzia ovvero l'autorità aeroportuale competente informa nel più breve tempo possibile il Presidente del Consiglio dei ministri degli incidenti ad aeromobili stranieri verificatisi sul territorio italiano o nelle acque internazionali affidate al servizio di controllo del traffico aereo nazionale.

In tali casi l'Agenzia attiva l'inchiesta tecnica ai sensi dell'articolo 827, in conformità a quanto previsto dall'Annesso 13 della Convenzione internazionale per l'aviazione civile approvata con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, e ratificata con legge 17 aprile 1956, n. 561, per le parti sottoscritte ed approvate dallo Stato italiano, nonché secondo i princìpi della direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994 ».

ART. 27.

(Modifica dell'articolo 833).

1. L'articolo 833 del codice di navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 833 *(Incidente ad aeromobile italiano fuori dal territorio nazionale).* — Nel caso di incidente occorso fuori dal territorio nazionale ad aeromobile civile italiano, il servizio del controllo del traffico aereo competente ovvero l'autorità consolare italiana che ne venga in qualsiasi modo a conoscenza ne devono dare immediata comunicazione direttamente oppure attraverso il Ministero degli affari esteri all'Agenzia di cui all'articolo 826, che provvede a contattare la corrispondente Agenzia straniera competente per l'inchiesta, chiedendo l'applicazione degli accordi

internazionali in materia di partecipazione all'inchiesta, in conformità alle norme contenute nell'annesso 13 dell'OACI, di cui all'articolo 832 ».

ART. 28.

(Obbligo di protezione delle informazioni).

1. In caso d'incidente nel quale il personale di condotta sopravviva, qualora risulti possibile, e senz'altro nei casi di eventi di pericolo, grave o meno, ed in quelli di rischio di collisione o di sottoseparazione da parte del controllo del traffico aereo (ATC) tra aeromobili a terra ed in volo e tra aeromobili ed ostacoli a terra ed in volo, è fatto esplicito obbligo al personale di condotta in generale ed al pilota in comando in particolare, di esperire tutte le procedure e le azioni necessarie atte a preservare e conservare tutte le evidenze che siano contenute nei vari tipi di registratori di dati installati a bordo, salvandole dalla possibile cancellazione.

2. Per registratori di dati si intendono apparati di registrazione delle informazioni riferibili in qualsiasi modo al volo, quali registratori di disastro (*crash-recorders*), registratori dei dati di volo (*flight data recorders* - FDR), registratori digitali dei dati di volo (*digital flight data recorders* - DFDR), registratori d'acquisizione veloce dei parametri di bordo (*quick-access data recorders*), regolatori digitali dei parametri del motore con memoria propria (*full authority digital engine controller* - FADEC), registratore dei dati per la manutenzione (*maintenance recorders*), ed i registratori fonici di bordo (*cockpit voice recorder* - CVR), ed altri eventuali, quali i registratori televisivi di bordo (*video recorders*), se installati.

3. Al verificarsi di casi d'incidente, di eventi di pericolo e di rischi di collisione, l'accesso ai dati contenuti nei registratori di cui al comma 2 diventa di esclusiva pertinenza degli investigatori dell'Agenzia, fatti salvi i doveri nei confronti della magistratura inquirente, se interessata.

ART. 29.

(Conservazione del materiale probatorio).

1. A chiunque, appartenente alle forze dell'ordine od al salvataggio e soccorso, è fatto obbligo, nei limiti del possibile, di preservare le evidenze disponibili, presenti sul luogo del sinistro o dell'incidente.

2. Ai responsabili del servizio del controllo del traffico aereo ed ai responsabili degli enti militari della difesa aerea è fatto obbligo di preservare le registrazioni di fonia e *radar* attinenti i casi di sinistro, di mancato incidente o di sottoseparazione del controllo del traffico aereo (ATC).

ART. 30.

(Protezione del relitto sul sito di accadimento dell'evento).

1. Chiunque, appartenente alle forze dell'ordine e alle Forze armate, si trovi a presenziare ad un incidente aeronautico, ha l'obbligo di adoperarsi per la conservazione del relitto e delle relative evidenze entro il perimetro dell'area interessata dall'evento.

CAPO V

DISPOSIZIONI TRANSITORIE FINALI.

ART. 31.

(Norme finanziarie).

1. Per l'anno in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, si provvede alla copertura delle spese necessarie al funzionamento dell'Agenzia con una erogazione straordinaria a valere sui fondi per le calamità nazionali a disposizione della Presidenza del Consiglio dei ministri.

2. Per l'anno successivo a quello della entrata in vigore della presente legge si provvede alla copertura delle spese neces-

sarie con apposita disposizione inserita nella legge finanziaria e con l'utilizzo del fondo di dotazione di cui alla lettera *c)* del comma 1 dell'articolo 32.

3. Per gli anni ancora successivi, l'Agenzia provvede al finanziamento delle spese nei limiti e nei modi determinati dai decreti legislativi di cui al successivo articolo.

ART. 32.

(Delega al Governo).

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo della Repubblica è delegato ad adottare, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, secondo i princìpi e criteri direttivi desumibili dalla presente legge, ed i princìpi contenuti nella direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, uno o più decreti legislativi intesi a definire:

a) la struttura, l'organico e lo statuto dell'Agenzia, secondo le proposte del consiglio direttivo e le cause di incompatibilità con le cariche di presidente e di membro dell'Agenzia stessa;

b) i poteri ed i limiti di indagine dell'Agenzia, anche in relazione ai rapporti con l'autorità giudiziaria, nonché delle procedure per le istruttorie, tenendo conto delle direttive comunitarie in materia;

c) l'entità del fondo di dotazione di cui all'articolo 3, da assegnare all'Agenzia per far fronte alle proprie spese di funzionamento, nonché le percentuali di cui all'articolo 4 degli importi lordi delle tasse di sorvolo, partenza ed arrivo sugli aeroporti nazionali da devolvere all'Agenzia, assieme ai proventi della tassa fissa di vendita dei biglietti per le partenze dall'Italia ed infine con l'individuazione di altre forme d'entrata ordinarie e straordinarie, se necessarie;

d) le procedure che l'Agenzia è tenuta a seguire per la relazione sui sinistri e sui mancati incidenti aeronautici e per la redazione delle relazioni annuali sullo stato della sicurezza del volo che l'Agenzia è

tenuta a presentare al Parlamento ai fini dell'esame da parte delle competenti Commissioni permanenti;

e) le norme relative all'organizzazione ed al funzionamento dell'Agenzia nei suoi rapporti con le altre amministrazioni dello Stato e con le corrispondenti agenzie ed amministrazioni estere;

f) la normativa ed il percorso formativo necessario all'attribuzione della qualifica di investigatore di incidenti aerei per i soggetti di nuova formazione.

ART. 33.

(Definizioni).

1. Le definizioni e le esplicazioni contenute nell'allegato A costituiscono parte integrante della presente legge.

ART. 34.

(Entrata in vigore).

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

ALLEGATO A
(vedi art. 33)

1. *Definizioni.*

Agli effetti della presente legge si intende per:

aeronavigabilità: l'idoneità al volo per un aeromobile o sua parte;

causa: qualsiasi azione, omissione, evento condizione o combinazione di fattori causali che abbiano portato ad un incidente o ad un evento di pericolo;

esercente: qualsiasi persona, ente o impresa che operi o si prefigga di operare uno o più aeromobili civili al fine di realizzare operazioni di trasporto aereo, remunerato o meno;

evento di pericolo (*incident*): l'evento, non classificabile come incidente, associato all'esercizio di un aeromobile civile, che ne potrebbe influenzare la aeronavigabilità;

evento di pericolo grave: l'evento di pericolo verificatosi in circostanze tali da far ritenere che sia stato evitato, con un margine fortunoso, un incidente vero e proprio;

impresa: qualsiasi persona fisica o giuridica, operante con o senza fini di lucro, oppure qualunque ente pubblico, avente o non avente figura giuridica propria; in tale definizione rientrano anche le attività di aerotrasporto sanitario ed i voli turistici con persone trasportate, oltre al pilota;

incidente o *sinistro* aeronautico (*Accident*): evento disastroso, associato con l'esercizio di un aeromobile civile, che si verifichi nel periodo di tempo che intercorre da quando una o più persone salgono a bordo di un aeromobile con l'intenzione di effettuare un volo, fino a quando le stesse persone sbarcano dall'aeromobile e, durante detto periodo di tempo, avviene che:

a) una persona subisca lesioni mortali oppure gravi, in conseguenza di:

essere stata a bordo dell'aeromobile;

essere stata a contatto con qualsiasi parte dell'aeromobile, ivi incluse parti che si siano staccate dallo stesso;

essere stata direttamente esposta al getto di scarico dei motori;

sono eccettuati tutti i casi in cui le lesioni siano state originate da cause naturali, oppure siano state prodotte da autolesionismo o siano state prodotte da altre persone; oppure quando le lesioni abbiano riguardato dei clandestini nascosti al fuori dei compartimenti normalmente riservati ai passeggeri ed all'equipaggio;

b) l'aeromobile subisca danni oppure avarie strutturali che:

ne influenzino sfavorevolmente la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo;

richiedano, come misura minima, importanti riparazioni o sostituzioni dei componenti che abbiano subìto danni o avarìe, fatta eccezione per i casi di avarìa o di danni all'impianto motopropulsore (per danni limitati) o alle cappottature ed agli accessori del motore; oppure nei casi di danni limitati alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, ai pneumatici, ai freni, alle carenature;

c) l'aeromobile risulti disperso oppure sia assolutamente irraggiungibile;

indagine tecnica: successione di adozioni condotte da investigatori di incidenti aeronautici al fine effettuare prevenzione. Il termine *indagine* comprende:

a) la raccolta e l'analisi delle informazioni;

b) la deduzione di considerazioni conclusive, ivi compresa la determinazione delle cause;

c) l'emissione di raccomandazioni di sicurezza, quando opportuno;

investigatore incaricato o *presidente della commissione d'inchiesta*: la persona, dotata dei requisiti specialistici, che viene incaricata dall'Agenzia di organizzare, condurre e controllare lo svolgimento di una indagine tecnica;

lesione grave: la lesione fisica subìta da una persona durante un incidente aeronautico e che, in alternativa:

a) richieda un ricovero in ospedale per un periodo di tempo superiore alle quarantotto ore, quando detto ricovero abbia avuto inizio entro sette giorni dalla data in cui la lesione sia stata ricevuta;

b) provochi una frattura ossea (escluse quelle semplici delle dita di mani e piedi o del naso);

c) comporti lacerazioni che causino gravi emorragie oppure lacerazioni di nervi, muscoli o tendini;

d) implichi lesioni di qualunque organo interno;

e) comporti ustioni di secondo o terzo grado, oppure estese per oltre il 5 per cento della superficie corporea;

f) derivi da una accertata esposizione agli effetti di sostanze infettanti oppure a radiazioni nocive;

lesione mortale: la lesione subìta da una persona in un incidente che comporti la morte di detta persona prima che siano trascorsi trenta giorni dalla data del sinistro;

mancato incidente: l'evento corrispondente al rischio di collisione in volo per mancata separazione ATC, oppure evento di rischio al suolo;

raccomandazione di sicurezza: la proposta originata dall'agenzia incaricata di svolgere l'indagine tecnica, basata sulle informazioni acquisite attraverso le indagini stesse ed emesse con l'intento di prevenire incidenti ed eventi di pericolo;

registratori di volo: qualsiasi tipo di registratore installato sull'aeromobile allo scopo di fornire informazioni complementari utili all'indagine tecnica relativa all'incidente o all'evento di pericolo.

2. *Esempi di eventi di pericolo.*

Gli esempi tipici appresso elencati sono i più diffusi e frequenti eventi di pericolo.

L'elenco non è esauriente e serve soltanto, ai sensi della direttiva 94/56/CE, del Consiglio, del 21 novembre 1994, da orientamento ai fini della comprensione della definizione di « evento di pericolo »:

mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una reale collisione in volo oppure una situazione di sottoseparazione;

volo controllato (ovvero con aeromobile completamente efficiente) fino quasi all'urto contro il terreno (acronimo inglese CFIT), evitato per caso o di misura;

manovra di decollo su pista occupata oppure interdetta, ovvero decollo da una tale pista con conseguente separazione insufficiente dagli ostacoli;

manovra di atterraggio o tentativo di atterraggio su pista occupata oppure interdetta alle operazioni di volo;

verificarsi di grave *deficit* nel raggiungimento delle prestazioni di potenza oppure aerodinamiche durante il decollo o la salita iniziale;

tutti i casi di incendio o presenza di fumo nella cabina passeggeri o nei compartimenti di carico oppure di incendio controllabile di un motopropulsore, anche se estinto mediante gli appositi agenti estinguenti;

qualsiasi evento che abbia richiesto l'uso dell'ossigeno di emergenza anche se solamente da parte dell'equipaggio di condotta;

avaria strutturale dell'aeromobile oppure disintegrazione di un gruppo motopropulsore, qualora non classificabile come incidente;

malfunzionamento multiplo di uno o più impianti di bordo, che comprometta gravemente l'operatività dell'aeromobile;

qualsiasi caso di inabilità fisica dell'equipaggio di condotta;

qualsiasi carenza relativa al carburante che richieda la dichiarazione dello stato di emergenza del volo da parte del pilota in comando;

qualsiasi malfunzionamento strumentale o di impianti essenziali durante la fase di decollo;

qualsiasi evento anormale di condotta, quale atterraggio prima della soglia della pista oppure oltre la fine della pista o qualsiasi sconfinamento laterale oltre i bordi della pista;

avaria agli impianti principali o essenziali di bordo;

impiego dell'aeromobile oltre i limiti dell'inviluppo di volo approvato o altri eventi che possano aver causato difficoltà sostanziali nel controllo dell'aeromobile stesso;

avaria di più di un impianto definito ridondante, reso obbligatorio per la condotta del volo e della navigazione autonoma;

qualsiasi caso di interferenza illecita a danno dell'aeromobile e dei suoi occupanti.